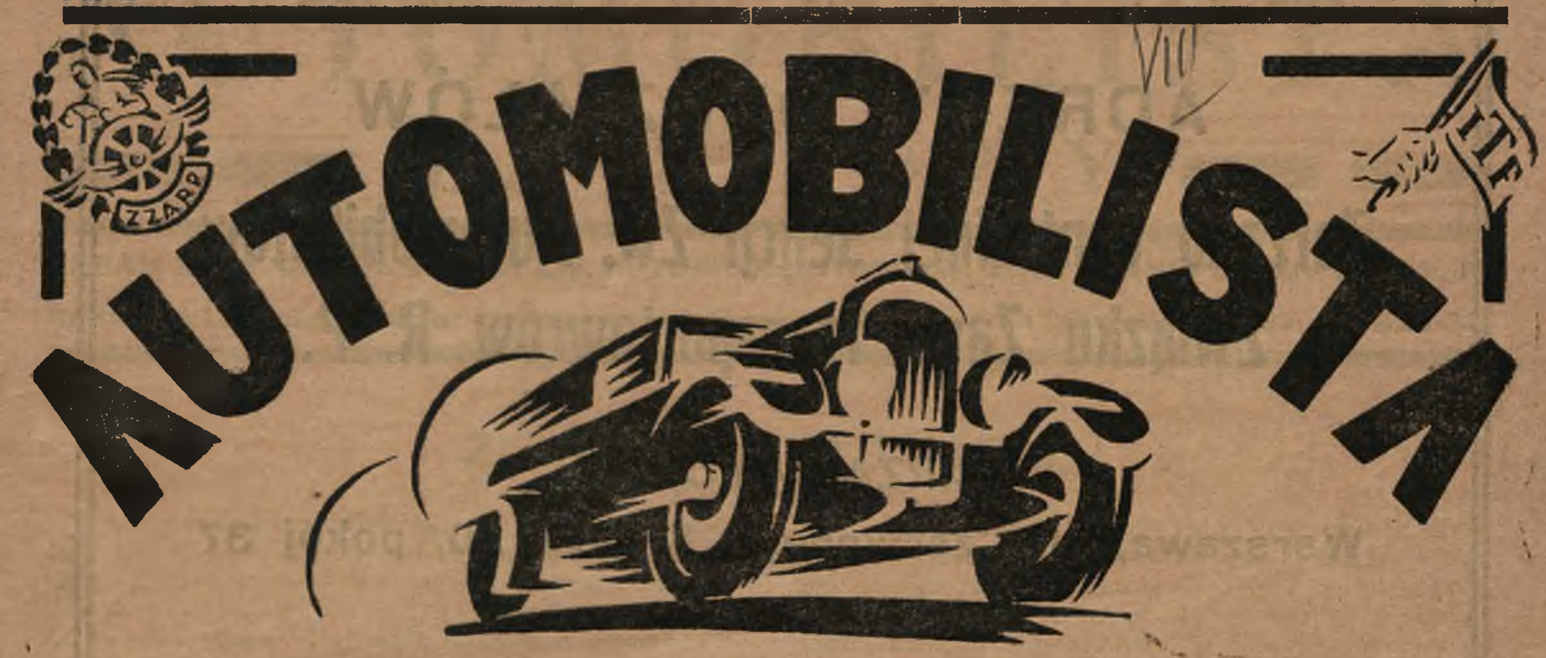
NALEŻNOŚĆ POCZTOWA OPŁACONA RYCZAŁTEM
CENA 30 GR.
WARSZAWA — KRAKÓW — KATOWICE — POZNAŃ — WILNO — LWÓW — ŁÓDŹ
№ 1 STYCZEŃ 1932 R. ROK IV



ZAWODOWY

ORGAN ZARZ. CENTR. SEKCJI ZW. AUTOMOBILISTÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.
Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

ADRESY ODDZIAŁÓW

Zarządu Centralnej Sekcji Zw. Automobilistów Związku Zaw. Transportowców R. P.

ZARZĄD GŁÓWNY:

Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój 37

Bielsko — okr. sekr. Z. Z. A., Rossner, Republikańska 4.
Cieszyn — Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133.
Drohobycz — St. Sandheim, ul. Żyrna 37.
Gniezno — Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3.
Grodno — Z. Z. T., Mieszczańska 2.
Kalisz — Z. Z. T., Marjańska 2.
Katowice — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49.
Koło — Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5.
Kołomyja — Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2.
Konin — Br. Lewandowski, ul. Wolna 6.
Kraków — Z. Z. T., Plac Matejki 4,
Królewska Huta — Jan Ćmak, Straż Pożarna, ul. Bytomska.
Lwów — Z. Z. T., ul. Zielona 7.
Łomża — Z. Z. A., ul. Krótka 1.
Łódź — okr. sekr. Z. Z. T.. ul. Suwalska 7.
Łuck — Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związ.
Mikołów — Widera Józef, ul. Bytomska 14.
Nowogródek — Z. Z. A., Sienieżycka 24.
Ostrów Pomorski — Z. Z. A., Staszyca 2.
Poznań — okr. sekr. Z. Z. T.. Pl. Dąbrowskiego 42.
Radom — Z. Z. T., Emiljanów Al. ul. J. Malczewskiego 10.
Rybnik — Stalmuch Józef, ul. Młyńska 2.
Sosnowiec — Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 17.
Ternowskie Góry — Szurma Wiktor, ul. Przemysłowa 4.
Tychy — Matera Paweł, Browary Książęce.
Warszawa — Z. Z. T., ul. Czerwonego Krzyża 20.
Wilno — Z. Z. Szoferów Ziemi Wileńskiej, ul. Wileńska 17.
Wieluń — Z. Z. A., F. Czyż, ul. Niedzielska 6.
Włocławek — Z.Z.A. Z.Z.T., Kościuszki 6. Klub Robotniczy.
Żywiec — Kania Michał.

Nr. 1. STYCZEŃ 1932 R. Rok IV

AUTOMOBILISTA
ZAWODOWY

ORGAN ZARZ. CENTR. SEKCJI ZW. AUTOMOBILISTÓW ZW. ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

Z NOWYM ROKIEM.

Rok ubiegły pożegnaliśmy bez żalu. Pożegnała go bez żalu cała klasa robotnicza; był to bowiem dla niej rok klęski. Z każdym dniem wzmagająca się nędza, narastający w swej gwałtowności kryzys wyrzucał i wyrzuca coraz to nowe zastępy ludzi pracy na bruk. A jednocześnie szedł atak na warunki pracy jeszcze zatrudnionych grup robotniczych i pracowniczych. Klasy posiadające kazały płacić za swą niezdolność do dalszego kierowania życiem gospodarczem, za kryzys, za spadek cen hurtowych i zysków ludziom pracy kosztem ich niskich, a często nędzarskich zarobków.

Ogólny stan gospodarczy — załamanie w przemyśle i handlu odbiło się straszliwie na sytuacji w ruchu samochodowym. Słaby stan tego ruchu, cierpiącego naskutek zupełnej nieudolności dotychczasowych poczynań w zakresie krajowej produkcji samochodów, naskutek spekulacji firm i przedstawicielstw, złego stanu dróg, nieprzychylnej polityki władz państwowych, pogorszył się w roku ubiegłym niesłychanie. Obniżka pensyj i poborów urzędniczych, nieustające redukcje, ogólny spadek zarobków, obrotów w handlu złożyły się na straszliwy brak gotówki, na oszczędzanie kosztem najistotniejszych nawet potrzeb. A przecież grupy posiadające, których byt nie został przez kryzys zagrożony, nie stanowią wielkiej masy pasażerów autobusów i taksówek. Pasażerowie ci — to ludzie pracy, inteligencja, drobnomieszczaństwo, a zatem ci, co cierpią od kryzysu. Najbogatsi mają przecież własne auta, ale i oni odprawiają dziś swych szoferów i często sami prowadzą swe wozy, lub też i oni zmuszeni są zatrzymać swe maszyny.

Ktokolwiek wątpił, że interes szofera jest ściśle związany z bytem wszystkich ludzi pracy — ten smutną naukę odbiera teraz na tle stagnacji w ruchu samochodowym, na tle spadających zarobków, wzrastającego bezrobocia.

Dane statystyczne Min. Rob. Publ. wykazały, że i tak niewielka w kraju liczba samochodów zmniejszyła się od 1 stycznia do 1 lipca 1931 o prawie 10 (9,7) procent.

W dodatku przyszła nieszczęsna Ustawa o Funduszu Drogowym, przynosząca ze sobą ogromne obciążenia dla ruchu automobilowego, specjalnie uciążliwe na tle okropnego kryzysu. Zawód nasz otrzymał na całym szeregu odcinków cios śmiertelny. Spustoszenia, poczynione przez tę Ustawę są ogromne, komunikacja autobusowa na prowincji zamiera. Tam zaś, gdzie wóz się jeszcze kołacze, przeprowadzono obniżkę płac, doprowadzającą do tego, że szofer zarabia po 4, 3 złote dziennie.

Cała ta opłakana sytuacja odbić się musiała na stanie organizacyjnym i działalności Związku. Poważną zdobyczą naszego ruchu jest dokonane w roku ubiegłym połączenie Związku Zawodowego Automobilistów ze Związkiem Zaw. Transportowców, atoli kryzys szerzący się z wzrastającą gwałtownością rzucał coraz to nowe tamy naszej pracy. Redukcje i spadek zarobków odbić się musiały na wpływach Związku. Ustawa o Funduszu Drogowym i na tem polu poczyniła spustoszenia.

I robiąc rachunek pracy, dokonanej przez nas dotąd, czyniąc bilans roku minionego, uwzględnić należy tę okoliczności, niezależne od niczyjej złej czy dobrej woli. Nie należy jednak zapominać o innym czynniku, wciąż utrudniającym naszą pracę. O słabem uświadomieniu, obojętności dla pracy i walki Organizacji, właściwej licznym jeszcze grupom kierowców samochodowych. Nie ulega wątpliwości, że, gdyby nie to nieuświadomienie i obojętność, bylibyśmy — pomimo kryzysu — na dalszym etapie naszej pracy, której wynik stanowiłaby niewątpliwa poprawa bytu ogółu kierowców.

Pomyślną stronicą w dziejach naszej Organizacji jest fakt, że zdołaliśmy wyjść zwycięsko z nieustannych zamachów na całość naszej Organizacji, czynionych ze strony różnych warchołów i ciemnych osobistości, które coraz mniejszy posłuch znajdują, mimo ponętnych obietnic i różnych bałamuctw.

Ogół kierowców coraz bardziej musi sobie uświadamiać, że Organizacja nasza jest jedyną prawdziwą reprezentacją ich interesów zawodowych. Nie było żadnej sprawy na terenie naszego zawodu, w której nie zabralibyśmy głosu i nie podnieśli broni w walce o interesy kierowcy. Czy to w sprawie egzaminów psychotechnicznych, w której udało się nam uchronić szoferów przed zdziesiątkowaniem, dzięki wywalczeniu przez naszą organizację ustępstw Ministerstwa Robót Publicznych. Czynione we Lwowie próby z ramienia województwa zostały pod wpływem naszej Organizacji zaniechane. Czy to w sprawie szkolnictwa zawodowego, walczyliśmy bowiem przeciw nadmiarowi kierowców i konkurencji nienależycie przygotowanych jednostek. Czy to w walce o specjalne sądy automobilowe, które już tworzy się we większych miastach, jakkolwiek jeszcze niezupełnie w myśl naszych postulatów (brak ławników-kierowców). Czy to w walce o zniesienie wygórowanych kar administracyjnych (do 50 zł.), której wynikiem było wydanie przez Ministerstwo okólnika do starostw grodzkich, polecającego stosowanie umiarkowanych kar, czy

też wreszcie w walce przeciw samowolnemu zabieraniu przez władze administracyjne prawa jazdy.

Ta nasza walka w obronie godności i praw szofera nie jest jeszcze zakończona. Wciąż jeszcze dowolność administracyjna ciąży nad głowami szoferów. I kierowcy samochodowi nie wywalczą sobie swych praw w pełni, dopóki nie zorganizują się całkowicie i naciskiem potężnej organizacji, zwartej solidarnie z całym ruchem zawodowym kraju, nie wywrą wpływu decydującego na stosunki w państwie i na ustawodawstwo.

To samo tyczy się walki o poprawę warunków pracy. Udało się nam coprawda zwalczyć swego czasu projekt wprowadzenia 10-cio godz. dnia pracy dla kierowców, ale do dziś dnia czas pracy kierowcy jest niesłychanie przewlekły, pomimo wielkiego bezrobocia. Ogólny kryzys i słaby często poziom organizacyjny utrudnił walkę o umowy zbiorowe, dla regulacji warunków pracy i płacy. Wreszcie, pomimo ogromnej nędzy licznych rzesz bezrobotnych, ogół kierowców nie jest zabezpieczony na wypadek bezrobocia, albowiem przepis, wyłączający mniejsze przedsiębiorstwa, nie został dotąd zniesiony.

Podnieśliśmy wreszcie broń w walce przeciw największej pladze naszego zawodu — przeciw Funduszowi Drogowemu. I z całym naciskiem możemy powiedzieć, że słuszności naszego stanowiska (opodatkowanie smarów, benzyny i t. p., ulgi dla wozów zarobkowych) nic nie zdołano przeciwstawić. Nawet sprawa nowelizacji nieszczęsnej ustawy jest wciąż podnoszona. Cóż, kiedy „co się stało, to się nie odstanie". Rany, zadane automobilizmowi przez Ustawę są niesłychanie ciężkie.

Nie chcemy łudzić ani siebie, ani innych: rok 1932 zaczyna się dla nas pod złemi wróżbami. Nic nie zapowiada, by kryzys miał osłabnąć. Coraz nowe zamachy na poziom życiowy robotników szykują klasy posiadające. Stutysięczne zastępy bezrobotnych są pogrążone w otchłani nędzy i wydziedziczenia. Ale właśnie w takiej sytuacji budzić trzeba w sobie i w innych zmysł klasowej solidarności, należy przezwyciężać obojętność dla Organizacji.

Związek nasz ma przed sobą dalszą, ciężką walkę w obronie praw kierowcy, w obronie prawa bezrobotnych kierowców do zabezpieczenia, do zasiłków, wreszcie walkę o interesy zawodu, zagrożonego z różnych stron.

Przedewszystkiem jednak, komukolwiek zależy na wynikach tej walki, ten przyczynić się winien do wzmocnienia naszych szeregów. Musimy rozwinąć akcję tworzenia kas samopomocy, które zwiążą członków z organizacją. Należy się starać wreszcie, by pismo związku miało zapewnione podstawy i mogło spełnić swe zadanie — trybuny zorganizowanych kierowców.

I, jeśli całe smutne doświadczenie roku ubiegłego zdoła każdego kierowcę przekonać o konieczności organizowania się, wtedy rok 1932 będzie rokiem doniosłym dla naszego zawodu.

Sprawa ubezpieczenia od bezrobocia.

Uchwała zebrania jednej z naszych organizacyj (Wieluńskiej) bardzo słusznie poruszyła ponownie naszą wielka bolączkę: sprawę ubezpieczenia od bezrobocia, jeżeli chodzi o zakłady, zatrudniające poniżej 5 robotników. Szoferzy są zatem w lwiej części pozbawieni pomocy ustawowej. W dodatku nie wolno nam łudzić się co do sprawy bezrobocia: nic nie zapowiada poprawy sytuacji. Ale nietylko kryzys składa się na tę sytuację. Dochodzą opłakane skutki ustawy o funduszu drogowym.

Dla nas postulat przymusowego ubezpieczenia przez przedsiębiorców komunikacji autobusowej oraz wszelkich innych, bez względu na to, że zatrudniają jednego tylko pracownika nie budzi najmniejszej wątpliwości. Cóż, kiedy władze nie skorzystały z przysługującego im prawa.

Przypominamy że w Sejmie posłowie P. P. S. poruszyli tę sprawę i została ona na tym terenie zaprzepaszczona przez większość, wrogą interesom robotniczym. Stwierdzamy więc z całym naciskiem, że nie może być mowy o istotnej walce ze skutkami bezrobocia, dopóki ogromne rzesze w naszym zawodzie są pozbawione prawa do zasiłków z ubezpieczenia.

Cła samochodowe.

Sprawa podniesienia ceł na samochody poruszyła już opinję publiczną. Ukazał się m. in. memorjał Związku Kupców Samochodowych, w którym czytamy m. in.: „Warunkiem najistotniejszym motoryzacji kraju jest poziom cen, odpowiadający sile nabywczej konsumenta". Rzecz jasna, że zdanie jest słuszne, ale czyż firmy samochodowe i kupcy w istocie mają na myśli rozwój motoryzacji, czy też swoje własne interesy? Że zaś interesy te nie idą po linji interesu ludzi, pracujących na samochodach, o tem wiemy aż nadto dobrze.

Polityka państwa iść winna po linji jaknajwiększego udostępnienie samochodów zarobkowych. W powyższym memorjale jest podkreślone, że przy projektowanych cłach samochód zagraniczny typu użytkowanego kształtowałby się na poziomie około 20.000 złotych.

Otóż memorjał omawiany głosi m. in.:

„Siła nabywcza rynku polskiego nie pozwala na to, aby zamierzona protekcja celna mogła wywindować dopuszczalne koszta produkcji własnego przemysłu na poziom znacznie przekraczający koszta produkcji w najdroższym kraju produkcji samochodów użytkowych. (Czechosłowacja).

Z tego względu, traktując podwozie samochodowe, jako trzon produkcji samochodowej, proponuje się takie obciążenie celne, ażeby produkcję najtańszą (amerykańska) sprowadzić dzięki cłom oraz kosztom transportu na poziom produkcji najdroższej europejskiej plus jeszcze pewną marżę dla przemysłu krajowego.

Samochody kompletne cli się według stawek wyższych, aniżeli podwozia, jako produkt bardziej uszlachetniony — natomiast zespoły, oraz części samochodowe, jako stanowiące etap przejściowy, poprzedzający podwozie według stawek niższych, aniżeli na podwozie samochodowe.

Jeśli chodzi o stawki na części samochodowe — niższa ich stawka uzasadniona jest w szczególności istnieniem znacznego już dziś taboru pojazdów mechanicznych w Polsce, który musi być tym importem części samochodowych podtrzymywany, celem najdłuższego eksploatowania majątku narodowego, tkwiącego w tym już wprowadzonym taborze pojazdów mechanicznych."

Zachodzi jednak pytanie zasadnicze, czy wogóle wprowadzenie nowego podwyższonego cła, chociażby niższego od zamierzonego przez rząd jest na miejscu zwłaszcza przy dzisiejszym stanie przemysłu automobilowego. Sądzimy, że takie nowe obciążania dobiją nasz i tak już anemiczny i niedorozwinięty ruch automobilowy.

Na co są narażeni szoferzy w czasie kryzysu.

O tem, że zawód nasz pociąga za sobą liczne niebezpieczeństwa, większe niż, jakikolwiebądź inny, wiadomo każdemu czytelnikowi gazet. Nie mówimy już o kolosalnem naprężeniu nerwów, o innych niebezpieczeń-

stwach dla zdrowia (przeziębienie), o wypadkach, czyhających na każdym kroku przy nieuwadze publiczności, przy złym stanie dróg, nawet w sąsiedztwie wielkich miast. Ale ile to razy się zdarza, że szofer zamiast zapłaty za jazdę — otrzymuje kulę. O całym szeregu takich wypadków donosiło już nasze pismo. A w czasie kryzysu kierowca jest narażony nietylko na utratę zarobku i pracy, ale i na skutki ogólnego wzrostu przestępczości. Tak jest na całym świecie. Bratnie pismo niemieckie „Luft und Kraftfahrt" podaje, że w r. 1931 50% wszystkich wozów, znajdujących się w ruchu, zostało zatrzymanych, co niezwykle wzmogło bezrobocie szoferów. Pismo podnosi konieczność obniżki cen i podatków, co przyczyniłoby się do wzmożenia ruchu automobilowego, pozatem — konieczność podziału istniejącej pracy między pracujących szoferów a bezrobotnych. Pismo podaje, że było w r. ub. około 12 spraw na tle przemęczenia szoferów przy zbyt długim czasie pracy. Również wypadki są częstsze i częstsze są fakty karania szoferów za przeładowanie wozów, za niepoczynienie reparacyj. Pracodawcy zmuszali ich niejednokrotnie do takiego przeładowania oraz do jazdy na wozach, wymagających reparacji. Także wspomniane przez nas powyżej okoliczności występują coraz częściej. Od 1 lipca 1931 było 14 napadów rabunkowych na szoferów, przeważnie szoferów taksówek, podczas gdy co roku nie było nawet trzeciej części. Nawet konduktora autobusu usiłowano ściągnąć przy pomocy „lasso" by go obrabować. I dlatego pismo zastanawia się, czy warto, by szoferzy taksówek w całym szeregu wypadków ryzykowali jazdę w odleglejsze miejscowości z typami o dwuznacznym wyglądzie. Ale cóż robić, przecież z drugiej strony zarobki coraz bardziej się zmniejszają!

Z angielskiej ustawy drogowej.

Podajemy naszym kolegom do wiadomości niektóre szczegóły angielskiej Ustawy Drogowej, zawierającej przepisy, które mogą nas zainteresować. Według przepisów obowiązujących każdego posiadacza prawa jazdy niedozwolone jest prowadzenie wozu przez czas dłuższy, niż 5½ godzin, albo też spowodowanie innych do prowadzenia wozu ponad 5½ g. bez przerwy. Parę kursów razem nie może wynosić ponad 11 godzin na 24. Czas ten liczy się od 2 rano jednego dnia do 2 rano drugiego. W czasie doby szofer musi mieć odpoczynek, trwający conajmniej 11 godzin, który w wyjątkowych wypadkach może być skrócony do 9 godzin, ale zato czas wolny w następującej przerwie wynosić musi 12 godzin. Kursy można łączyć razem, jeśli pomiędzy niemi przerwy wynoszą mniej niż ½ godz. Jako czas jazdy uważa się również czas z nią pośrednio związany, jak czas załadunku i t. p. Za przedłużenie tego okresu jazdy grozi kara, jeśli nie wchodzą w grę specjalne okoliczności.

Przepisy o szybkości dotyczą tylko tych wozów, które mogą pomieścić prócz kierowcy ponad 7 osób (autobusy) i aut ciężarowych. Ograniczenie dotyczy wszystkich publicznych dróg i placów. Według ustawy „nie należy jechać nieostrożnie i z taką szybkością, lub w ten sposób, że powstaje niebezpieczeństwo publiczne". Kara wynosi za pierwszym razem do 50 szylingów lub do 4 m. więzienia lub też łącznie.

Przy większej karze (do 6 m. więzienia i odpowiadająca temu grzywna) może być odebranie przez sąd prawo jazdy. Pierwsze lub drugie ukaranie za nieuważną jazdę nie prowadzi jeszcze do utraty prawa jazdy. Szofer, jadący nieuważnie, jest obowiązany podać na żądanie swe nazwisko i adres. W razie odmowy lub podania fałszywych informacyj jest karany.

Do prowadzenia motocyklu trzeba mieć conajmniej lat 16, samochodu osobowego i pół-ciężarowego — 17, autobusu, ciężarowego, traktora — 21 lat. Prawo jazdy otrzymuje każdy odpowiadający tym warunkom, po uiszczeniu przepisanej opłaty. (5 szyl.). Nowe przepisy dotyczą warunków zdrowia.

Istnieje przepis, zakazujący prowadzenie auta, jeśli szofer na tyle znajduje się pod wpływem alkoholu, że nie jest zdolny do dostatecznej kontroli nad wozem.

Kara — taka sama, jak za nieostrożną jazdę. Sąd może odebrać na 12 miesięcy prawo jazdy.

Nie można prowadzić auta, na drodze publicznej, jeśli nie zostało ubezpieczone na wszelkie ryzyko. Grozi za to kara. Ubezpieczenie obejmować musi zabicie albo uszkodzenie kogokolwiek przez wóz na drodze publicznej.

Ustawa o ruchu autobusowym w Austrji.

Ministerjum Handlu i Komunikacji przygotowało przepisy wykonawcze do wydanej niedawno ustawy o komunikacji autobusowej. Naogół odpowiadają wytyczne projektu postulatom kolegów austrjackich. Przychylono się do postulatu Związku Automobilistów wprowadzenia dwuletniej praktyki dla szoferów automobilowych. Na życzenie Związku wprowadzono przepis, że w każdym autobusie być winna odpowiednio zaopatrzona apteczka. W dalszym ciągu mają być wprowadzone książki kontrolne z oznaczeniem czasu wyjazdu i powrotu, do których dostęp mają władze.

Wypadki a kształcenie szoferów.

W drugim kwartale roku ubiegłego liczba wypadków w Londynie wyniosła 33,258, w Berlinie — 7.337, liczba osób poszkodowanych w Londynie — 15.140, w Berlinie — 3.268, liczba wypadków śmiertelnych w Londynie — 345, w Berlinie — 92. Ta ogromna różnica nietylko tłomaczy się większą liczbą zaludnienia i większym ruchem w Londynie, ale i gorszym w tem mieście wyszkoleniem kierowców. Aż do 1 stycznia 1931 każdy mieszkaniec Anglji, po ukończeniu 16 roku życia mógł otrzymać pozwolenie na prowadzenie auta, po wpłaceniu 5 szylingów. Od tego czasu zmiana nastąpiła w tem względzie, że kandydat na szofera składa deklarację, iż jest fizycznie zdolny do prowadzenia auta. O stronę techniczną władzę nie troszczą się do dziś dnia.

Wszyscy członkowie jeżdżą na benzynie, poleconej przez Zarząd Związku. Bloczki uprawniające do premji za benzynę wydaje Sekretarjat Związku od g. 9 do g. 15 i od g. 18 do g. 20.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Warszawa.

Baczność, członkowie Oddziału Warszawskiego!

Dnia 17 b. m. w niedzielę o godzinie 10 rano, w lokalu Związku przy ul. Czerw. Krzyża Nr. 20 pok. 57, odbędzie się ZEBRANIE SPRAWOZDAWCZE Oddziału Warszawskiego.

Na porządku dziennym sprawy następujące:

1) SPRAWOZDANIE ZARZĄDU,

2) SPRAWA ZATWIERDZENIA STATUTU KASY POGRZEBOWEJ,

3) DOKOOPTOWANIE CZŁONKÓW ZARZĄDU,

4) WOLNE WNIOSKI.

Zarząd zwraca się z gorącym apelem do wszystkich członków, by nie omieszkali stawić się na Zebranie. Nie zabraknie na nim nikogo, komu na sercu leży sprawa rozwoju organizacji. Należy pamiętać, że Związek tylko wtedy należycie się rozwinie i zapewni ogółowi kierowców poprawę bytu, jeśli ogół członków interesować się będzie sprawami organizacji i przyczyni się do jej rozwoju. Tembardziej, że na porządku dziennym są sprawy pierwszorzędnej wagi dla ogółu kierowców. A więc sprawa kasy pogrzebowej, dotycząca bezpośrednio każdego kierowcy, a zarazem ważna z punktu widzenia Organizacji, albowiem przyczyni się do ciaśniejszego zespolenia członków. Dalej — sprawa wyborów członków Zarządu, która bezpośrednio dotyczy prac Związku w najbliższem czasie. I dlatego, WSZYSCY NA ZEBRANIE W DNIU 17 STYCZNIA!

PRAWA JAZDY.

Komisarjat rządu m. stoł. Warszawy wydał w z. m. 94 prawa jazdy (z tego 4 kobietom), w tej liczbie 78 na samochody z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 12 na samochody i motocykle z wyjątkiem wozów użyteczności publicznej, 3 na samę motocykle i 1 na wszelkie pojazdy mechaniczne.

W ciągu całego r. z. wydano 2,019 praw jazdy (w roku 1930 — 5,052). Ogółem dotąd udzielono w Warszawie 29,009 praw jazdy.

Kraków.

ZEBRANIE Z DN. 7. XII. 1931.

Po zagajeniu przez wiceprezesa kol. Wachowicza zabrał głos kol. Rongienc, sekretarz gen., który omawiał m. in. sprawę podatku drogowego, tworzenia sekcyj właścicieli pojedyńczych dorożek oraz postulat sądów automobilowych z udziałem fachowców-automobilistów i t. p.

Uchwalono rezolucję, dotyczącą sporządzenia formularzy, opartych na ustawie o najmie pracy dla kierowców samochodowych. Omawiano sprawy bezrobocia, organizacyjne, funduszu prasowego.

Lwów.

PRACA W ODDZIALE LWOWSKIM.
OŻYWIA SIĘ.

Z długoletniego chaosu i jałowej pracy Oddział nasz wszedł wreszcie na normalne tory. Zgrupował w swojem łonie niemal wszystkich pracowników na terenie Lwowa, zaczął praktyczną i owocną pracę. Praca ta była długa i żmudna, lecz Związek stoi na drodze dalszego pomyślnego rozwoju.

Po ukonstytuowaniu się Zarządu w kwietniu 1931 r., przewodniczącym został obrany kol. Józef Wolański, który wziął sobie za cel trudną pracę odbudowania z ruin tutejszego Oddziału. Zarząd karnie się zespoliwszy, zaczął należycie funkcjonować. Energicznem interwenjowaniem u różnych czynników obalił egzaminy psychotechniczne, przeszkodził zlikwidowaniu przy przeglądzie policyjnym około 100 dorożek, które są własnością najbiedniejszych szoferów-właścicieli pojedyńczych wozów. Sprzeciwił się obniżeniu i skasowaniu II taksy, co groziło redukcjami zmian nocnych. Na tem tle wywiązała się walka między Związkiem a Korporacją Właścicieli Dorożek, która w sprawie taryfy zajęła stanowisko odmienne a mianowicie, żeby II taksę znieść i mieć pretekst do oddalenia ludzi. Obecnie przekonawszy się, że Związek jest silniejszym moralnie i liczebnie od Korporacji, przyklasnęła naszej wygranej i podała ręce do zgody. Pomimo to w naszem łonie powstała Sekcja właścicieli-szoferów, licząca około 150 ludzi. Przewodniczącym Sekcji został wybrany kol. Józef Wychera, sekretarzem zaś kol. Józef Migden. Sekcja podlega Zarządowi Oddziału i bez jego wiedzy żadnych uchwał ani kroków przedsiębrać nie może. Następnie Oddział założył „Fundusz bezpłatnej obrony prawnej dla członków", którzy już po 6-cio miesięcznem należeniu mają prawo z niego korzystać. Wkładka na ten fundusz wynosi 50 gr. miesięcznie i jest płacona łącznie z wkładką członkowską. Obecnie Zarząd zajął się sprawą podatku drogowego, a w związku z tem likwidacją najbiedniejszych taksówek i redukcją ludzi.

Wilno.

ZGROMADZENIA SZOFERÓW.

W mieście naszem odbyły się dwa bardzo liczne zgromadzenia kierowców (ranne i wieczorne). Oba zagajał kol. Malkianis, który inforował zebranym o celu zebrania. Na obu przewodniczył kol. Rongiens, delegat Zarządu Głównego. Na rannem sekretarzował kol. Malkianis, asesorami byli kol. kol.: Ławrynowicz i Karp, na wieczornem — sekretarzował kol. Olkowicz, asesorami byli kol. kol.: Trambowicz, Cykolewicz i Wasilewski.

Kol. Rongiens referował na temat zadań związku i zagadnień organizacyjnych w ruchu kierowców samochodowych Referent nawiązał do faktu, że pewne elementy usiłują rozbijać jednolitość ruchu zawodowego, ale te próby nie doprowadzają do niczego zarówno w Wilnie, jak i w całym kraju. Rozłamowcom nie udaje się skupić większych grup członków, a wszystko kończy się na złośliwem szkodzeniu ruchowi klasowemu, mającemu szczerze na celu bronić interesów człowieka

Dnia 8 każdego miesiąca wypłacamy premję, należną za wybraną benzynę i oleje. W szczególności zwracamy uwagę członków związku, aby brali benzynę na stacjach róg Dobrej i Tamki oraz na Zygmuntowskiej, gdyż obsługa jest tam związkowa.

pracy. Sprawozdania miejscowe składali kol. kol. Radecki i Malkianis. Po referacie i sprawozdaniach wywiązała się ogólna dyskusja, w której zabierali głos kol. kol.: Antonowicz, Ajewski, Trambowicz, Jankowski, Sobolewski, Wojciechowski, Szymanowski i Wyrwał. Wszyscy mówcy, nawoływali do wzmocnienia organizacji i solidarnej pracy. Zabierali również głos przedstawiciele dawnej opozycji, którzy wyrzekli się swej działalności wymierzonej przeciwko całości organizacji i zadeklarowali, że pozostaną przy starym Związku. Nastrój był bardzo ożywiony i był miernikiem wielkiego zainteresowania członków sprawami organizacji i gotowości pracy dla jej rozwoju. Sprawozdanie z Zarządu Głównego przyjęte zostało z wielkiem zadowoleniem.

PRACE W DZIEDZINIE KULTURALNO- ROZRYWKOWEJ.

Oddział nasz zakrzątnął się energicznie koło działalności kulturalnej i rozrywkowej. Otwarta została sekcja muzyczno-wokalna. Pragnący wziąć udział w jej pracach proszeni są o zgłaszanie się do sekretarjatu związku w poniedziałki i czwartki o godz. 6 — 8 w.

Otwarta została bibljoteka, dzięki ofiarności członków i sympatyków. Członkowie, życzący wypożyczać książki mogą się zgłaszać do sekretarjatu Związku w godz. 9 rano — 1 p. p. oraz 6 wieczór — 8 wieczór, codziennie oprócz środy, w którym to dniu odbywają się posiedzenia Zarządu.

Przedsięwzięto urządzenie loterji fantowej, w celu zakupienia radja dla naszej organizacji. W ten sposób koledzy będą mogli spędzać przyjemnie długie wieczory zimowe.

Mamy nadzieję, że inne nasze oddziały pójdą za tym przykładem i rozwijać będą działalność oświatowo-kulturalną, która członków zespala z organizacją.

Wieluń.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI.

Dnia 8. XI. 1931 odbyło się zebranie oddziału pod przewodnictwem kolegi Czyża, na którym rozważano m. in. sprawy następujące: unormowanie składek, zorganizowanie kasy pomocy dla bezrobotnych, sprawę opodatkowania się na czas 6 m. po 1 zł. mies. na rzecz pomocy dla najbiedniejszych.

Przejęcie stacji obsługi przez Oddział Łódzki Z. Z. A. w Łodzi.



Fotografja z uroczystości przejęcia stacji.

NOWA PLACÓWKA NASZEJ ORGANIZACJI W ŁODZI.

Dnia 3 stycznia 1932 r. Zarząd Oddziału Łódzkiego naszego Związku przejął pod swoją administrację stację obsługi przy ul. Cegielnianej Nr. 2 róg ul. Piotrkowskiej. W otwarciu tej stacji wzięli udział członkowie Zarządu: przewodniczący Ramus, wice-przewodniczący Zybert, skarbnik Kasprzak, sekretarz Ołubek, oraz Pękaliński, Bień, Mikołajczyk, jak również kilku członków Związku. Z ramienia firmy Karpaty obecny był p. dyrektor Wędysz i kierownik firmy Tomczak. Wzięli też udział panowie: Gierson jeden z największych dostawców akcesorji samochodowych i Romanowski, założyciel naszej organizacji w Łodzi, dziś właściciel garażów reperacyjnych, które cieszą się jaknajlepszą opinją w Łodzi.

Przypuszczamy, że szoferzy łódzcy, zarówno członkowie jak i stojący poza związkiem ocenią wysiłki Zarządu i wszyscy staną się odbiorcami tej stacji. Stacja będzie posiadała telefon dla zamawiania kompresor do pompowania opon, prostownik do ładowania i niektóre części zamienne na miejscu. Szoferzy łódzcy powinni postawić sobie za punkt honoru zawodowego utrzymanie tej stacji. Każdy z nich powinien się wstydzić brania w innej stacji. Niech Łódź przemysłowa widzi, że stara organizacja, jaką jest Zw. Automobilistów, ma posłuch wśród szoferów tak na taksówkach jak i wozach prywatnych. Zarząd część zysków, po obliczeniu rocznym przeznaczy na bezrobotnych szoferów, którzy podczas swej pracy popierali swoją placówkę handlową.

Podajemy do wiadomości, że sekretarjat Związku jest czynny codziennie od godz. 11 do godz. 13 i od 17 do 20 — Sienkiewicza Nr. 28.

Uchwalono też rezolucję w sprawie rozciągnięcia ub. od bezrobocia na niniejsze przedsiębiorstwa. Wybrano Zarząd w składzie następującym: przew. kol. *Franciszek Czyż*, sekretarz: *Konstanty Jakimow*, skarbnicy: *Franciszek Jaszczak* i *Bronisław Kotula*, jak również komisję rewizyjną i sąd koleżeński.

KASA POMOCY DLA BEZROBOTNYCH.

Regulamin kasy pomocy dla bezrobotnych przewiduje wkładki miesięczne w wysokości 2 zł. mies., wysokość zasiłków i długość okresu ich wypłacania zależy od liczby wpłaconych wkładek. Po wpłaceniu 6 wkładek przez 6 m. otrzymuje bezrobotny 8 zł. przez 4 tyg., po wpłaceniu przez 12 m.— po 10 zł. przez 6 tyg. i t. p., wreszcie po wpłaceniu ponad 40 wkładek miesięcznych — po 20 zł. przez 28 tyg. Członek zawiadamia o utracie posady w ciągu 3 dni i wsparcia wypłacane są odrazu za całe tygodnie, począwszy od poniedziałku. Wolno z tego prawa korzystać raz do roku. Członek, wzbraniający się przyjąć posadę, proponowaną przez Zarząd, traci prawo do pobierania wsparcia.

GŁOSY NASZYCH KOLEGÓW.

JAK NALEŻY DBAĆ O SWÓJ BYT.

Od jednego z kolegów otrzymujemy artykuł, który z niewielkiemi skreśleniami drukujemy. *Red.*

Niektórzy uważają za zabezpieczenie bytu mieć dobrą i odpowiedzialną posadę, mieć dobry samochód, mieć dużo pieniędzy, mieć dom własny. Każde takie marzenie jest dobrem, a jednak niewystarczającem, bo człowiek nie może żyć czemś jednem, dajmy nato, nie może żyć jednem i tym samym pokarmem. Każdy człowiek powinien prócz pokarmu cielesnego dbać jeszcze o duchowy, o kulturę, winien pamiętać do jakiej klasy społecznej należy, w jakiem kierunku ma iść. Zwłaszcza dotyczy to nas szoferów, których byt stoi na niskim poziomie. Zadaniem naszem winno być, ażeby każdy szofer należał do własnej organizacji, która mu przyjdzie z wielką pomocą nie dziś, to w przyszłości. Jeżeli będziemy należeli do organizacji i będziemy wprowadzać innych, a pozatem będziemy ją popierać skromnemi składkami, wówczas będziemy mogli wykorzystać wszystkie nasze prawa obywatelskie. W przeciwnym razie nie będziemy obywatelami, będziemy pachołkami.

Zdarza się, że robotnik pracuje długi czas, a potem upominać się za pracę niema prawa, bo pracodawca przyjdzie i zamelduje do władz bezpieczeństwa, że ów robotnik chce zrobić sabotaż i agituje do tego swoich kolegów.

Bywają też także wypadki że robotnik pracuje w ciągu paru lat, a potem, gdy nagle zwolni go pracodawca robotnik nie może upominać się o zasiłek z bezrobocia, bo pracodawca nie zameldował go w funduszu bezrobocia, chociaż potrącał każdego razu składki.

Rozdrabniają się robotnicy, każdy sobie marzy o niebieskich migdałach, a tylko wspólną pracą i wspólną siłą mogą zwalczać wszelkie bezprawia i przeszkody na drodze życia. Niech każdy szofer i robotnik automobilowy pamięta o swojej organizacji zawodowej, a choć należy, to tego za mało, bo należy każdorazowo przychodzić na zebranie, wnosić składki co miesiąc i wszystkie zarządzenia Zarządu wykonywać.

Nikt nam nie współczuje, skoro nie nosi sam tego jarzma, które my nosimy na swych ramionach. Z nas każdy pracodawca kpi i śmieje się, że jesteśmy bezradni i nie możemy wykorzystać tych praw, które są nam nadane.

Kapitaliści, obok przewagi majątkowej, jaką mają nad nami, mają jeszcze przewagę organizacyjną i potrafią zawsze się porozumieć dla zwalczenia robotników. Jednak walka nasza z nimi jest bardzo łatwa, albowiem „w jedności siła", tylko musimy budować silną organizację.

U ZAGRANICZNYCH KOLEGÓW.

TRAGEDJA SZOFERA.

Berliński organ socjalistyczny „Vorwärts" podał niedawno następujący obrazek nędzy szofera, uderzający swym tragizmem.

Przez cztery godziny stał na postoju stary wóz i nikt go nie zajął. Wozy, które z nim razem stały, już dawno ruszyły w drogę, przybyły inne i też już dostały pasażerów, tylko ów

FELJETON.

Inauguracyjny camping.

Wszyscy zachwycają się amerykańskim camping. Teatrzyk rewjowy śpiewa: camping! camping! Piosenkarz w radjo robi: camping! Ja chcę też urządzić sobie — camping. Jednej uroczej z moich znajomych, zaproponowałem, żeby udała się nań ze mną. Bardzo chętnie — zgodziła się ta rozkoszna dziewczynka. Zabrałem się więc do przygotowań. Jak to się robi?... Aha! auto, namiot, banjo, rozbef i... dziewczynka — no, to ostatnie już jest. Przedewszystkiem nawiązałem pertraktacje z przedstawicielem Forda. Proszę pana potrzebuję Fordzika. Służę panu, sportowy, turystyczny czy kabrjolet? — Polecił bym ten ostatni. Jeżeli pan sam prowadzi — jedyny do wycieczek we dwoje. Cudownie! Tenby mi odpowiadał, tylko co się tyczy kierowania... hm!... Wprawdzie nie umiem, ale dam sobie radę, bo jestem z tą branżą mniej więcej obznajmiony. Mianowicie— doskonale jeżdżę rowerem. Zostaję przy kabrjolecie. Jaka cena? 1.500 dolarów gotówką. Po usłyszeniu tej ceny, zdecydowałem, że, ponieważ ten camping odbywamy w Polsce, więc ze względu na gorsze szosy, pojedziemy na rowerach. To nawet do pewnego stopnia zaimponowałoby amerykaninowi. — bardziej stylowo jak na nasze warunki! Spakowaliśmy, namiot, hamaki, banjo... pardon! — niema banjo. Do djaska, skąd tu wytrzasnąć banjo?... Moja towarzyszka, poradziła mi, że jeżeli już stylowo — to chętnie posłucha moich piosenek przy zwyczajnej mandolinie. Bajecznie! moja rozkoszna dzieweczko, będę wywodził ci moje pienia przy mandolinie. Do tego zabraliśmy „Primus", uroczy w sportowym ubraniu był mój „Schundus", natomiast, kategorycznie zastrzegła sobie, żeby z tego campingu nie wynikło „Tercjo". W sobotę popołudniu, wyruszyliśmy w kierunku mniej — więcej... obojętnym. Ujechawszy mnóstwo kilometrów, rozbiliśmy obóz na pięknej polanie. Polanka ta ocieniona lasem, przecięta srebrzysto-błękitną wstęgą, cicho szemrzącego strumyka, była wymarzonem miejscem na camping. (Proszę zwrócić uwagę na mój niepowszedni styl). Na świat cicho spłynął wieczór, a nad polanką, wyłonił się srebrny księżyc. Zupełnie jak na obstalunek. Ptaki świergoliły, słodko usypiając, las szumiał, prowadząc rozhowory... zaraz, zaraz — zdaje się, że te rozhowory, ściągnąłem od Rodziewiczówny — no zresztą mniejsza z tem. Jestem w nastroju, możecie przyjąć za moje własne. Z buchającego ogniska (mówiąc nawiasem z „Primusa") kładł się piękny refleks na kasztanowych włosach mojej rezolutnej towarzyszki, która smażyła rozbef i zaaferowana, wysmarowała nosek sadzą a bluzkę mąką. Po spożyciu twardego rozbefu, sucharów i owoców, przebrani w pyjamy, ułożyliśmy się w namiocie. Była cudna noc sierpniowa, jedna z 1001 nocy z bajki. Ułożyłem się w hamaku i nuciłem tęskne piosenki nastrojowe (pożal się Boże). Szum lasu, zapach pól i zapewne moje smutne piosenki, ukołysały mą zmęczoną towarzyszkę do snu... Miękko opuściła powieki i Morfeusz usiadł u jej wezgłowia, opsypanego jej bujnemi włosami. Rozmarzony

stary wóz stał wciąż i czekał. Nagle jego kierowca, który piętnaście lat przepracował w zawodzie, zerwał się z siedzenia i zaczął demolować swój wóz. Szyby roztłukły się o asfalt ulicy. Nadbiegli koledzy usiłowali powstrzymać szaleńca. Ale zanim się im to udało wóz już przedstawiał sobą szmelc. Motor, chłodnica, karoserja były roztłuczone. Tymczasem nieszczęśliwy zemdlał. Lekarz stwierdził atak szału naskutek długiego przedenerwowania. Okazało się, że człowiek, który tyle lat spędził przy kierownicy, ostatnio nic prawie nie zarabiał. Owego feralnego dnia w pięć godzin zarobił... 45 fenigów.

Oto rażący wypadek, ale ile razy jesteśmy do tego stopnia przemordowani i przedenerwowani brakiem zarobku i nadaremnym czekaniem na zarobek, że człowiekowi różne myśli przychodzą do głowy. Ale trzeba je od siebie opędzać i pamiętać, że solidarność wszystkich kolegów - kierowców wywalczy warunki, w których człowiek nie będzie narażony na takie tragedje.

Z PRZEMYSŁU NAFTOWEGO.

O CZEM MYŚLĄ MAGNACI NAFTOWI.

Jak wiadomo w światowym przemyśle naftowym panuje ogromna nadprodukcja. Stanowi ona przedmiot nieustannych trosk magnatów naftowych, którzy starają się osiągnąć ograniczenie produkcji. Niedawno dyrektor Kessler z Royal Dutch Shell wystąpił z planem, według którego producenci z Ameryki, Venezueli i Rumunji mają ograniczyć roczną produkuję, wynoszącą koło 1,1 miljarda na 0,88 miljarda baryłek, co mniej więcej odpowiada konsumcji światowej. Plan ten opiera się na przypuszczeniu, że produkcja sowiecka nie podniesie się znacznie, a wobec wzrostu spożycia, pochłonięta zostanie przez rynek krajowy. Tymczasem, jak wiadomo, przemysł naftowy w Związku Radzieckim rozwinął się o tyle, że plan pięcioletni został na tem polu wypełniony w 2½ roku i pod względem znaczenia Rosja stoi na drugim miejscu po Stanach Zjednoczonych. W dodatku produkcja w Wenezueli i Rumunji wzrasta. Nie należy jednak zapominać, że Shell w pierwszem półroczu r. ub. miał stratę na 11,1 milj. dol. wobec (zysku 2,9 milj. dol. w 1 półroczu 1930). Nic więc dziwnego, że panowie z Shell wpadają na takie rozpaczliwe pomysły.

nuciłem dalej cichutko, przy akompanjamencie mandoliny, (która awansowała na banjo). Około północy pieśń się urwała... Zasłuchałem się sam, jak jakiś na pół śpiący ptaszek zawodził swą pieśń miłosną. Hej! mocny Boże! jak cudny jest świat... jak piękne jest życie... rozkoszny jest camping... i jak rozkoszną jest ta śpiąca dziewczyna... Przez mój senny umysł, przeszła ostatnia myśl. — Jaka szkoda, że po polach nie chodzą operatorzy filmowi, mogliby mieć takie niezwykłe romantyczne zdjęcia z naszego camp... Zasnąłem twardo. Zbudziwszy się rano, nie ruszałem się umyślnie, nie otwierałem oczu, czekając aż ona lekko mię dotknie i słodkiemi słowami — a może pieszczotą — obudzi. Rzeczywiście! Złapała mię za kark i tarmosząc krzyczała: Jak mogleś tak zasnąć, pozostawiając wszystko na łasce Bożej?! Zaraz, zaraz — mamrotałem niby zaspany. Mogli nas pomordować! Tymczasem okradli nas kompletnie! Co?! skoczyłem jak oparzony. Siedziała na kamieniu i płacząc wołała: Masz twój camping! Byliśmy w pyjamach na pustej polanie, wszystko inne znikło, tylko puste hamaki kołysały się melancholijnie. Wściekły krzyczałem: U nas nie można nawet zrobić sobie camping! Kiedy się uspokoiłem, jąłem pocieszać moją towarzyszkę: Widzisz my mamy swoisty folklor i widać naszych zwyczai, nie można bezkarnie amerykanizować. Co się tyczy złodziei to i tak ich grubo nabrałem. Po pierwsze, nigdy się nie domyśla, że skradziona mandolina, to było banjo, a po drugie, że nie kupiłem Forda. Wygrażając pięściami nieznanym złoczyńcom, ryczałem: Hej, camping! camping!!

Kazimierz Lewicki

Z AUTOMOBILIZMU.

STRATY URSUSA.

„Ursus", znajdujący się, jak wiadomo pod kontrolą Państwowych Zakładów Inżynierji wykazał za rok 1930 około 1½ miljona złotych straty, pomimo zawartej umowy z Saurerem. Obecnie kapitał ma być zmniejszony i 2 akcje po 300 zł. zostaną skonwertowane na 1 po 100 zł., przyczem posiadacze mają jeszcze dopłacić ponad 10 zł. Głównym akcjonarjuszem jest państwo, ono też poniesie największą stratę.

NOWE TENDENCJE W PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ.

W poprzednim numerze pisaliśmy o zeszłorocznym Salonie Paryskim, na którym górowała tendencja do rozszerzania małych, tanich wozów. Zeszłoroczna Wystawa Angielska odbywała się pod modnem dziś w Anglji hasłem: „kupuj samochody angielskie". I tu przejawiła się skłonność do małych, tanich wozów, przyczem jednak są one bardzo dobrze technicznie uposażone. A więc: „Scarab" firmy Rover, kosztujący ok. 3 tys. zł., czterocylindrowy model Morissa Minor 840 cm. o cenie 100 funtów, takiż model Crossley o pojemności 1,1 litra, „Minx" firmy Hillman o pojemności 1,2 litra (limuzyna tego typu — ponad 5 tys. zł.). Droższe już modele sześciocylindrowe wystawiło parę firm, było też nieco modeli luksusowych Rolls Royce, Daimler, Lanchester, Lagonda.

Naogół w Anglji unika się wozów wielocylindrowych: mniejsze wozy są 4-o, większe — 6-cio cylindrowe. Tylko Hillman i Lanchester wystąpili z 8-io cylindrowcami, a Daimler — z 12-sto cylindrowcem.

KRYZYS W ŚWIATOWYM PRZEMYŚLE SAMOCHODOWYM.

W roku 1930 spadek produkcji samochodów wyniósł 34,6% wobec 1929. Produkcja wynosiła 4.109.230 wozów, ale właśnie naskutek tego udało się pozbyć większości zapasów z r. 1929. Jednocześnie względy konkurencyjne skłaniały do ulepszeń technicznych. Przemysł samochodowy Europy pracuje nad wozami 6 — 8-mio cylindrowemi.

Przy ogólnej tendencji do ograniczania produkcji Związek Radziecki wykazał w r. 1930 wzrost o 159%. Polska zwiększyła swą produkcję o 11%.

NOWY TYP SAMOCHODU.

W jednym z wielkich koncernów amerykańskich odbywają się ostatnie próby 8-cylindrowego samochodu o blokmotorze, umieszczonym między kołami tylnemi. Maszyna leży nisko; koła posiadają zawieszenie niezależne; całość zapowiada się oryginalnie. Konstruktorem jest inż. John Tjaarda.

ELEKTRYCZNY BUGATTI

Bugatti stworzył samochód elektryczny o linjach z przed lat 35-iu, posiadający dźwignię sterową zamiast koła. Elektryczny Bugatti rozwija szybkość do 60 klm., jako że przeznaczony jest do gorączkowego tempa ulicy paryskiej, posiada fenomenalny zryw i może przebiedz 100 klm. bez ładowania akumulatorów, które ładuje się od zwykłego kontaktu sieci oświetleniowej. W linjach do złudzenia przypomina swoich pradziadów. A może ten Bugatti jest zwiastunem nawrotu do dawnej mody?

UMOWA LICENCYJNA.

Niedawno zawarta umowa licencyjna między Tow. Fiat a Państwowemi Zakładami Inżynierji przewiduje, że Zakłady przejmują prawa wytwarzania i rozsprzedaży wszystkich fabrykatów fabryk Fiat w zakresie komunikacji lądowej, powietrznej i morskiej. Zakłady Fiat otrzymują wzamian za ową licencję procentowy udział w wytworzonych produktach. Towarzystwo Fiat udziela P. Z. I. otwartego kredytu, wynoszącego 1 miljon dolarów. Sprzedaż towarów, wytworzonych na tej podstawie odbywać się będzie przez biuro rozsprzedaży sfinansowane przez firmę Fiat. Wozy mają być przystosowane do polskich warunków.

NAPĘD NA PRZEDNIE KOŁA.

Prasa fachowa sygnalizuje nowy model Fiata o charakterystyce następujądej: 4-ro cylindrowy motor o pojemności 980 ctm. sześc., 4-ro biegowa skrzynka, wolne koło, hamulce hydrauliczne, napęd na przednie koła.

Jednocześnie donoszą, że rząd włoski ma znieść wszelkie podatki od samochodów o litrażu poniżej 1100 ctm. sześc.

RAID PRZEZ SAHARĘ.

Automobil zupełnie rewoltuje podróż przez Saharę. „Okręt pustyni“ — wielbłąd zostanie rychło wyparty, jak jego kolega—koń jest wypierany przez auto. Oto np. 20 lutego rozpoczyna się raid samochodów półciężarowych z rozpędem dieslowskim przez Saharę na dystansie Algier— Gao, wynoszącym 6150 km, a podzielonym na etapy do 350 klm. Etap Algier — El Golea ma być próbą raidową, podczas której samochody będą musiały wykazać swą średnią szybkością 20 km. na godzinę. Do dalszego raidu dopuszczane będą tylko te maszyny, które próbę tę przebędą pomyślnie. Obowiązujący zapas materjałów pędnych — na 1000 klm.

CZĘŚCI ZAMIENNE W PUSZCZY.

W dziewiczych dżunglach Afryki grupa podróżujących samochodami turystów została zatrzymana naskutek uszkodzenia motoru. Zatelegrafowano po części zamienne do Anglji. Części te dostarczono aeroplanem w ciągu 7 dni po zapotrzebowaniu. W takim czasie pokryto odległość 8 tys. km., co przy użyciu innych środków komunikacyjnych zajęłoby tyle tygodni, a przed pewnym czasem tyle miesięcy, ile w tym wypadku dni. Dobrze też pamiętać, że przed pewnym czasem aeroplan z błyskawiczną szybkością dostarczył lekarstw do zagrożonych zarazą miejscowości Persji, że z pomocą samolotu niesie się pomoc osiedleńcom w Północnej Kanadzie poprzez pustynie lodowe. Samolot i radjo pokonały przestrzeń.

HUMOR.

O CZEM POMYŚLAŁA.

„Mamo, jutro wieczorem udam się na przejażdżkę autem z naszym szoferem“. „Czy nie jest to bardzo niebezpieczne?“ — pyta zatroskana matka. „Ale gdzież tam, przecież on jest żonaty“.

POD ZNAKIEM KRYZYSU.

W pismach meklemburskich (Niemcy) można było wyczytać następujące ogłoszenie: „Uwaga! Luksusowy kabrjolet o sześciu siedzeniach poszukiwany tanio do wymiany na *kartofle*“.

OSTRZEŻENIE!

Przy wjeździe do pewnej francuskiej wioski znajduje się tablica z następującem ostrzeżeniem dla kierowców:

„Jeźdźcie powoli, zobaczycie naszą wieś: jest ona bardzo ładna. Jedźcie szybko, zobaczycie nasze więzienie: jest ono bardzo wilgotne“.

ROZMAITOŚCI.

UCZMY SIĘ ESPERANTA!

Kupiec, przemysłowiec, uczony lub wreszcie przeciętny obywatel pragnący wiedzieć co się na świecie dzieje poza granicami jego własnej ojczyzny, jest w położeniu głuchoniemego, którego by nauczono korzystać z telefonu. — Przyrząd ten oczywiście nie na wiele by mu się zdał. —

To samo i z nami przy obecnym rozwoju i zdobyczach nowoczesnej techniki jak: telegrafu, kolei, okrętów, samolotów, automobilizmu, radja, telewizji, które zbliżają ludzi wszystkich krajów coraz bardziej do siebie. Zbliżenie to rośnie wobec rozwijającego się życia społecznego z dnia na dzień i wprost woła o pomocniczy język międzynarodowy.

Otóż istnieje taki język światowy, język, którego autorem jest polski lekarz dr. L. Zamenhof. Celem tego języka, który nosi nazwę „Esperanto“ nie jest wyparcie istniejących języków narodowych, lecz ma on być drugim językiem obok rodzimego dla wszystkich. Jego gramatyka nie zna wyjątków ani nieregularności i jest tak łatwą, że poznać ją można w jednej godzinie. Słownik tego języka składa się z pierwiastków już najczęściej znanych przez każdego średnio wykształconego człowieka.

Esperanto zyskało uznanie przez wielką liczbę poważnych fiologów, literatów i uczonych wszystkich części świata. Zwyciężając wszelkie przeszkody, bez hałasu i bez reklamy rozszerzyło się na całym świecie kulturalnym i jest obecnie wiele używane. Dlaczego też język ten nie ma być używanym tylko przez nas, gdy międzynarodowy ruch logicznie potrzebuje międzynarodowego języka? Znajomość jednego języka nie wystarcza nam do nawiązania stosunków z całym światem; znajomość jednego języka obcego otwiera nam tylko jedną cząstkę świata, „Esperanto“ zaś otwiera nam cały świat, ponieważ w każdym kraju są esperantyści, a wkrótce i w każdej wiosce. — Towarzystwa dla popierania turystyki zagranicznej, związki hotelarzy, biura podróży i inne używają już często esperanta dla propagandy swoich przedsiębiorstw. Na 5-tym Międzynarodowym Kongresie dla turystyki zagranicznej w Warszawie 1929 r. zalecono używanie Esperanta. Japońskie ministerstwo kolei wydało w r. 1927 duży, na przeszło 100. stronic ilustr. przewodnik po Japonji, francuski „Aero-Club“ wydał niektóre swoje druki obok francuskich, niem. i angiel., także po esperancku. Międzynarodowa umowa co do przewozu osób towarów i paczek. została przełożona także na Esperanto. Dyrekcja kolei w Dreźnie wydała przewodnik dla podróżnych, zawierający także część esperancką. Cały szereg wystaw międzynarodowych, jak: Hygjeniczna w Dreźnie, Kolonjalna w Antwerpji, Sztokholmie i inne wydały swoje projekty również w języku esperanckm. Nadto wspomnę, iż między wieloma czasopismami esperanckimi wychodzi w Holandji stale miesięcznik „Międzynarodowej Federacji Robotn. Transportowych“ z dodatkiem w języku „Esperanto“, a oddział Robotniczego Stowarzyszenia Esperantystów „Laboro“ ma siedzibę w Warszawie.

Dlaczego nie mielibyśmy w ślad za całym cywilizowanym światem posługiwać się językiem esperanckim? — Esperanto przynosi nam prawdziwe rozwiązanie problemu porozumiewania się obozów całego świata. Rodzina nasza potrzebuje języka, aby jej członkowie mogli się zbratać — oto Esperanto!

E. Mo.

ZWIĄZEK AUTOMOBILISTÓW Z. Z. T. R. P.
Czerwonego Krzyża Nr. 20. Telefon 325-31.

PROTOKUŁ

z przeprowadzonej próby wartości paliwa samochodowego przy udziale przedstawicieli Zw. Zaw. Autom. Zw. Zaw. Transportowców w R. P., Oddział Warszawski ul. Czerwonego Krzyża Nr. 20 pok. 38.

Dnia 19 grudnia 1931 roku o godzinie 12-ej w południe szofer GAŁKA JAN na samochodzie marki „FORD“ trzybiegowym Nr. 952, oraz szofer MICHALSKI STEFAN na drugim samochodzie tejże samej marki Nr. 2487 w obecności sekretarza generalnego Z. Z. T. RONGIENCA STANISŁAWA, sekretarza Okręgu Warszawskiego OCHOCKIEGO ANDRZEJA i inkasenta Związku NEJBAUERA WACŁAWA podjechali do pompy firmy „DRAGO“ przy ul. Grzybowskiej róg Żelaznej, gdzie po opróżnieniu baku wozu Nr. 2487 wlano ponownie 5 litrów benzyny wspomnianej firmy, następnie udano się do pompy fir. STANDARD-NOBEL na ul. Żelazną róg Prostej i tam po opróżnieniu baku wozu Nr. 952 wlano również 5 litrów benzyny fir. STANDARD-NOBEL. Mając dwa wozy napełnione jednakową zawartością benzyny, pochodzącej z różnych firm, uczestnicy po włączeniu liczników I-ej taksy, udali się wspomnianemi wozami w okolice Warszawy i jej miasta. Po odbytej jeździe skonstatowano, iż pierwszy wypalił swą zawartość wóz Nr. 952, który szedł na benzynie fir. STANDARD-NOBEL, jednocześnie wybijając na liczniku sumę zł. 23.20, zaś wóz Nr. 2487 prowadzony na benzynie fir. „DRAGO“ stanął po wypaleniu benzyny, wykazując na liczniku zł. 25.60, oraz przebywając o 6 kilometrów dłuższą drogę.

Wyżej wymienieni uczestnicy stwierdzają na zasadzie powyższego, iż wóz, odbywający drogę na paliwie fir. „DRAGO“ na 5 litrach, przebył więcej drogi o 6 kilometrów, dając oszczędności zł. 2.40.

Podpisy prowadzących wozy:
(—) Gałka Jan
(—) Michalski Stefan

Podpisy świadków:
(—) Rongienc St.
(—) Ochocki And.
(—) Nejbauer W.

KOLEDZY!

Jak wynika z wyżej umieszczonego protokułu próby wartości paliwa samochodowego, Zarząd Związku, zawierając umowę dla swych członków był przekonany, że materjały benzynowe firmy „DRAGO“ są najbardziej ekonomiczne.

Opierając się na danych wymienionych w protokule otrzymujemy, że koszt benzyny

firmy „DRAGO“ w ilości 5 litrów wynosi	zł. 4.10
prowizje udzielane przez Zw. Automobilistów	zł. 0.35
	zł. 3.75
Jeśli od powyższej sumy odejmiemy zysk otrzymany na 5 litrach benzyny .	zł. 2.40
to koszt faktyczny wynosi	zł. 1.35

Zatem wszyscy szoferzy powinni zaopatrywać się w benzynę firmy „DRAGO“ braną przez wszystkich związkowców.

Bloczki, uprawniające do premji są do otrzymania w sekretarjacie Zw. Zaw. Automobilistów R.P. ul. Czerwonego Krzyża Nr. 20 pok. 38 oraz przy pompach na ul. Zygmuntowskiej Nr. 6 i przy ul. Tamce róg Dobrej.

Pompy sprzedające benzynę związkową są w następujących punktach.

1. Zygmuntowska Nr. 6
2. Twarda róg Chmielnej
3. Grzybowska róg Żelaznej
4. Tamka róg Dobrej
5. Wolska róg Młynarskiej
6. Targowa Nr. 26
7. Grochowska róg Mińskiej.

ZARZĄD
ZW. ZAW. AUTOMOBILISTÓW Z. Z. T.
W WARSZAWIE

KIEROWCY,

POPIERAJCIE SWOJ ORGAN ZAWODOWY.

Koledzy! Kupujcie tylko w firmach, które się u nas ogłaszają!

CENY OGŁOSZEŃ:

1 strona — zł. 400; ½ strony — zł. 200; ¼ strony — zł. 100; ⅛ strony — zł. 50.
Okładka o 30% droższa. Przy umowach stałych rabaty.

PISMO REDAGUJE KOMITET REDAKCYJNY PRZY ZARZĄDZIE CENTR. SEKCJI Z. Z. A. PRZY Z. Z. T.
WYDAWCA: **ROMAN APRILL.** REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **STANISŁAW RONGENS.**

Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 3/5, tel. 205-80.